PÁRTÉPITÉS
KISKÖNYVTÁRA

13

G. M. MALENKOV

A PÁRTSZERVEZETEK FELADATAI AZ IPAR ÉS A KÖZLEKEDÉS TERÉN

SZIKRA

BZIKRA

PÁRTÉPÍTÉS KISKÖNYVTÁRA

13. sz.

G. M. MALENKOV

A PÁRTSZERVEZETEK FELADATAI AZ IPAR ÉS A KÖZLEKEDÉS TERÉN

BESZÉD A SZK(B)P XVIII. KONFERENCIÁJÁN
1941 FEBRUÁR 15-ÉN

SZIKRA

BUDAPEST 1950

Felelős kiadó a Szikra Könyvkiadó vezérigazgatója.

I.

Az ipar és a közlekedés munkájának sikerei és fogyatékosságai

Elvtársak! Megvitatás végett a konferencia elé terjesztettük a pártszervezetek által az ipar és a közlekedés terén megvalósítandó feladatok kérdését.

Ezzel kapcsolatos előadói beszédemben főképpen az ipar és a közlekedés munkájának fogyatékosságairól, a pártszervezetek és a népbiztosságok által az ipar és a közlekedés terén végzett munka fogyatékosságairól, e fogyatékosságok okairól és e fogyatékosságok kiküszöbölésének módjairól fogok beszelni.

Ez, elvtársak, korántsem jelenti azt, hogy nincsenek sikereink az ipar és a közlekedés munkájában. Ellenkezőleg, a XVIII. Pártkongresszus óta eltelt két év alatt iparunk és közlekedésünk állandóan fejlődött.

1938-ban az ipar össztermelésének értéke 106 834 millió rubel volt, 1939-ben 123 915 millióra emelkedett, 1940-ben pedig elérte a 137 500 rubelt.

Következésképpen évről-évre óriási mértékben növekedett iparunk össztermelése.

Az elmult két év alatt megjavult közlekedésünk munkája is. 1938-hoz viszonyítva 1940-ben megnövekedett a teherforgalom: a vasúti közlekedésben 10.3%-kal, a folyami közlekedésben 12.8%-kal, a partmenti tengeri közlekedésben 15.1%-kal.

A mult évben a Szovjetunió ipara és közlekedése jelentékenyen előrehaladt a harmadik ötéves terv teljesítésében, megnövelte a termelést és a teherforgalmat, biztosította a népgazdaság további növekedését és a Szovjetunió védőképességének megszilárdulását. Az új technika elsajátításának sikerei és a honvédelmi célokat szolgáló ipar növekedése lehetővé tette, hogy jelentős mértékben fokozzuk a Vörös Hadsereg és a Haditengerészeti Hajóhad új, korszerű fegyvernemekkel és fegyvertajtákkal való technikai felszerelését.

Sztálin elvtárs a XVIII. Pártkongresszuson azt mondotta, hogy ahhoz, hogy a főbb kapitalista országokat gazdasági tekintetben túlszárnyaljuk, elsősorban komoly és törhetetlen haladniakarásra és áldozatkészségre van szükség, komoly tőkebefektetéseket kell eszközölnünk szocialista iparunk minden irányú kifejlesztése érdekében.

Az elmult két év alatt óriási összegeket fektettünk az iparba és a közlekedésbe és számos új üzemet létesítettünk.

1938-ban 22 341 millió, 1939-ben 25 037 millió, 1940-ben pedig 27 728 millió rubelt fektettünk az iparba és a közlekedésbe.

Pártunk hajlíthatatlanul megvalósítja Sztálin elvtársnak a szocialista iparosításra vonatkozó tanítását. A Szovjetunió iparosítása országunk szocialista fejlődésének törvénye lett.

Mindent a kezünkben kell tartanunk, hogy ne váljunk a kapitalista gazdaság függvényévé — tanítja Sztálin elvtárs. Pártunk ettől az útmutatástól vezérelve biztosította a Szovjetunió népgazdaságának önállóságát.

Fejleszteni kell az ipart, fejleszteni kell a gazdaságot a szocializmus győzelme érdekében, a szocializmus építése érdekében — tanítja Sztálin elvtárs. Pártunk ettől az útmutatástól vezérelve elérte azt, hogy országunkban elzártuk a kapitalizmus keletkezésének minden lehetőségét.

A Szovjetunió már most is ipari szocialista nagyhatalom.

E sikerek mellett iparunk és közlekedésünk munkájában azonban igen nagy fogyatékosságok is vannak, elvtársaim.

Bár egész iparunk termelése 1940-ben 11%-kal múlta felül az 1939-es termelést, számos iparág, különösen a mozdony- és vasutikocsigyártás, a villamossági ipar, a fa-, papír-, halászati és építőanyagipar elmarad és nem teljesíti a termelési terveket.

Egyes népbiztosságok, amelyek bár az össztermelési tervet teljesítették, számos termékfajtában nem teljesítették a tervet. Ezek közé tartozik a Textilipari Népbiztosság, az Élelmiszeripari Népbiztosság és a Könnyűipari Népbiztosság.

Ez, persze, komoly fogyatékosság az említett népbiztosságok munkájában. A népbiztosság számára a tervet teljesíteni annyit jelent, mint teljesíteni azt kivétel nélkül minden részletében, minden termékfajtában, s nemcsak azokban, amelyek a legkönnyebben teljesíthetők.

Vannak olyan népbiztosságok is, amelyek nemcsak nem teljesítették az 1940-es tervet, hanem 1939-hez viszonyítva még kissé csökkentették is össztermelésüket. Ezek közé tartozik a Halászati Ipari Népbiztosság, az Építőanyagipari Népbiztosság és a Faipari Népbiztosság.

Meg kell őszintén mondanom, hogy ezek a népbiztosságok a többi népbiztosságnál rosszabbul dolgoztak.

Számos iparágunk munkájában komoly fogyatékosság az, hogy nem helyezik idejében üzembe az új termelési kapacitásokat.

Számos iparágban a nyersanyag-, fűtőanyag-, villamosárampazarlás, a selejtből és más fölösleges kiadásokból származó nagy veszteség miatt nem teljesítették az önköltségcsökkentési tervet. Különösen rossz a helyzet az önköltségcsökkentési terv teljesítésével kapcsolatban az olaj-, fa-, papír- és építőanyagiparban.

A rendkívül fontos szerepet játszó villamosenergia fejlesztő telepek 1940-ben megjavították munkájukat, de a telepeken és a hálózatban még mindig sok az üzemzavar a műszaki sze-

mélyzet hanyagsága és a műszaki kihasználás szabályainak benemtartása miatt. A villamossági gazdaság új technikája: áttérés a magas nyomásra és a magas gőzhőmérsékletre, az aggregátok kezelésének automatizálása, a korszerű, gyorsan működő, elektromos biztonsági berendezések alkalmazása — lassan és ki nem elégítő mennyiségben kerül bevezetésre.

A vasúti közlekedés munkájában nagy fogyatékosság, hogy több vasútvonal a legfontosabb szállítmányok terén, a kocsiforduló́ra és a napi átlagos berakásra vonatkozó terveket nem teljesítette. A vasútvonalakon számos teherszállítmány nem az előírások szerint közlekedett, nincs kellőképpen megszervezve a személyvonatközlekedés és nem szüntették meg a vonatkésést.

A tengeri és folyami közlekedés terén nem teljesítik a szállítási tervet, különösen olyan termékfajták terén, mint az érc, olaj, gabona, só, fa, szén, cement. Az uszályhajók és a gördülő állomány vesztegelése s a szállítmány feltartóztatása az átrakodóhelyeken azért fordul elő, mert a vasútállomások, kikötők és rakodók munkájában nincs meg még a szükséges fegyelmezettség.

Ezek az ipar és a közlekedés munkájának sikerei és fogyatékosságai.

II.

A népbiztosságok és a pártszervezetek által az ipar és közlekedés terén végzett munkában előfordult fogyatékosságok okai

Mik az okai, elvtársak, számos iparág és a közlekedés ki nem elégítő munkájának?

Ezeket az okokat kötelesek vagyunk teljes bolsevik nyíltsággal feltárni. Minél becsületesebben tárjuk fel fogyatékosságainkat, annál előbb megszabadulunk tőlük. Erre tanít bennünket állandóan Sztálin elvtárs. Azok, akik elkenik a fogyatékosságokat, rossz szolgálatot tesznek a Pártnak.

Az ipar és a közlekedés ki nem elégítő munkájának okai a népbiztosságok részéről gyakorolt vezetés fogyatékosságaiban és abban rejlenek, hogy a Párt területi és városi bizottságai elhanyagolták munkájukat az ipar és a közlekedés területén.

A népbiztosságokról meg kell mondani, hogy sok tekintetben bürokratikusan végzik munkájukat, nem lépnek közvetlen érintkezésbe minden egyes üzemmel, vállalataikat nem lényegében, hanem formálisan, írásbeli levelezés útján „vezetik".

A népbiztosságok nem ismerik a vállalatok vezető kádereit, nem ismerik az üzemekben fennálló helyzetet és nem tesznek hatékony intézkedéseket az üzemek munkájában előforduló fogyatékosságok kijavítására. A népbiztosságok vezető munkatársai ritkán fordulnak meg a gyárakban, nem nyujta-

nak személyes segítséget a gyáraknak az ügyek intézésében, nyilván szívesebben irányítanak irodai módszerrel, kizárólag papiros útján.

A népbiztosságok munkájának az a legnagyobb fogyatékossága, hogy nem ellenőrzik: hogyan hajtják végre határozataikat a vállalatok igazgatói. A népbiztosságok így kollégiumi ülésekre és határozathozatalra korlátozzák vezető munkájukat s nem veszik figyelembe, hogy a határozat csak az ügy kezdete s hogy a határozatokat nem önmagukért hozzák, hanem azért, hogy végrehajtsák őket. Megfeledkeznek arról, hogy a vezető munka legfőbb része nem az ülésezés és a határozathozatal, hanem e határozatok végrehajtásának állandó, mindennapos ellenőrzése.

Számos utasítás csak azért marad végrehajtás nélkül, mert a népbiztosságok az utasítások végrehajtásának rendszeres ellenőrzése helyett rendszerint a gyárak igazgatóinak és a vasútvonalak vezetőinek jelentései alapján mondanak ítéletet a vállalatokban fennálló helyzetről. Az üzem igazgatója, vagy a vasútvonal vezetője szűk hivatali megfontolásokból viszont gyakran elkeni a fogyatékosságokat és szépíti a vállalatoknál fennálló valóságos helyzetet.

A népbiztosságokon rendszerint senki sem felel a konkrét határozatok végrehajtásáért.

Elmondok néhány tényt, amely jellemzi a népbiztosságok munkájának irodai-bürokratikus módszereit.

Nézzük a Tengeri Hajózás Népbiztosságát. A Gazdasági Tanács 1940 március 7-i rendeletével kötelezte Dukelszkij elvtársat, hogy egy hónapon belül terjessze a Gazdasági Tanács elé a káspitengeri flotta elhanyagoltságának felszámolására vonatkozó tervet. Ezt a rendeletet nem teljesítették határidőre. A népbiztosság haladékot kért. A Gazdasági Tanács a terv felterjesztésének határidejét 1940 május 1-re halasztotta. Dukelszkij elvtárs ekkor sem terjesztette fel a tervet. A Gazdasági Tanács 1940 október 11-én sürgette Dukelszkij népbiztos elv-

társnál a káspitengeri flotta elhanyagoltságának felszámolására vonatkozó terv sürgős felterjesztését. A Gazdasági Tanács leveléhez Dukelszkij elvtárs rövid megjegyzést fűzött: „Leszovikov elvtársnak (ő a népbiztos helyettese) és Voronov elvtársnak (ő a tervosztály vezetője): — Hol a tervjavaslat?". A népbiztosnak ez a kérdése több mint két hónapig lógott a levegőben. A tervosztály munkatársa, Ginzburg elvtárs csak december 31-én adta át a tervjavaslatot Leszovikov elvtársnak. Leszovikov elvtárs 1941 január 2-án átadta az anyagot a technikai kihasználási osztály vezetőjének, Csehovszkij elvtársnak, aki a javaslatot 1941 január 16-ig tartotta magánál, majd ismét visszaadta Ginzburg elvtársnak. 1941 január 25-én, vagyis tíz és fél hónappal a Gazdasági Tanács rendelete után, Dukelszkij elvtárs végre a Gazdasági Tanács elé terjesztette a káspitengeri flotta elhanyagoltságának felszámolására vonatkozó tervet.

Meg kell kérdeznünk Dukelszkij elvtársat, hogy mennyi időt szán a Tengeri Hajózás Népbiztossága a káspitengeri flotta elhanyagoltságának felszámolására, ha magát a tervet csak tíz és fél hónap alatt állították össze. De még azt sem tudjuk, hogy milyen ez a terv!

Egy másik tény a Villamosipari Népbiztosság tevékenységéből: 1940 október 29-én a Villamosipari Népbiztosság utasítást kapott, hogy a harkovi villamossági műszergyárból 1940 november 10-re szállítson berendezést a Hajóépítőipari Népbiztosságnak. Bogatirev elvtárs népbiztos az elékerült okmányra a következő határozatot írta: „Kravcov elvtársnak, a katonai osztály vezetőjének: e határozat alapján október 30-ra sürgősen készítsen rendelkezést." A rendelkezés elkészítése öt napig tartott és csak november 6-án került a népbiztosság villamossági gépipari főosztályára. Rubo elvtárs, a főosztály főmérnöke csak november 10-én küldi meg a sürgős rendelkezést főosztálya termelési osztályának vezetőjéhez, Artyemov elvtárshoz ezzel a határozattal: „Adjon ki rendelkezést". Artyemov elvtárs szintén ír a főosztály kivitelezőjének, Kravcsuk elvtárs-

nak: „Rendelkezésre", Kravcsuk elvtárs pedig aznap, november 10-én, vagyis amikorra a felszerelésnek már a gyárakba kellett volna érkeznie, ahol várták, rátette a határozatot: „Ad akta", vagyis irattárba. Így hiúsították meg egy fontos feladat teljesítését.

Vajjon ezek az „adjon ki rendelkezést", „rendelkezésre", „készítsen elő rendelkezést' és végül „ad akta" megjegyzések nem azt bizonyítják-e, hogy a Villamosipari Népbiztosság munkatársai hivatalnoki, bürokratikus módon viszonyulnak az eleven élethez? Vajjon lehetségesek lettek volna efféle tények, ha a Népbiztosságban megvan a végrehajtás elemi ellenőrzése?

Vagy egy másik tény a Folyamhajózási Népbiztosság tevékenységéről. A Népbiztosság vezető együttese 1940-ben hatvankétszer ült össze, megvitatott 102 kérdést, de csak két kérdésben hozott határozatot. A többi kérdésre vonatkozó határozat kidolgozását a bizottságokra bízták.

Mivel a Népbiztosságon senki sem ellenőrzi a kiadott feladatok végrehajtását, a bizottságok hónapokon keresztül szerkesztik a kérdések legtöbbjét.

Például „A munkával és a pénzügyekkel kapcsolatos indexek teljesítésének eredményeiről" c. határozatot a Saskov elvtárs népbiztos elnöklete alatt működő bizottság kerek féléve — augusztus 20-tól szerkeszti a mai napon is.

Ilyen rend mellett minden eleven ügyet meg lehet fojtani. Nem csodálni valók ezért a Folyamhajózási Népbiztosság teherszállítási munkájának rossz eredményei sem.

Néhány szót a Lőszerügyi Népbiztosságról. Ebben a Népbiztosságban ilyen tények fordultak elő: Szergejev elvtárs népbiztos 203. számú parancsában utasította a 176. sz. gyár igazgatóját, hogy „építse fel a 4. számú műhely foszfátoló osztályát, szerelje fel a kádakat és helyezze azokat üzembe. A végrehajtás ideje — 1940 június 8.". A parancsot június 5-én írták alá, június 7-én küldötték el, a parancsban említett munka végre-

hajtásának határidejét pedig, amint látják, június 8-ában jelölték meg. Vagy egy másik, a 189. számú parancs. Ez a parancs utasította a 144. számú gyárat, hogy „legkésőbb 1941 június 1-re dolgozza ki a műhelyek júniusi munkájának grafikonját az áprilisban és májusban el nem végzett munka fedezésének figyelembevételével". Ezt a parancsot május 31-én írták alá és természetes, hogy már a feladat végrehajtására kiszabott határidő letelte után érkezett a gyárba. A harmadik tény. A 151. számú parancs megállapítja, hogy a gyárakban rossz állapotban van a technikai biztonság. A parancs 8. pontja kötelezi a végrehajtókat, hogy április 29-re terjesszék fel a munkatervet Szergejev elvtársnak, magát a parancsot pedig május 4-én írták alá.

Vajjon komoly dolog ez? Hiszen át kell gondolnunk minden feladatot, amelyeket alárendeltjeinknek kiadunk. A fentebb idézett parancsok pedig csak a fegyelem aláásására alkalmasak.

Sok példát lehetne hozni a bürokráciára, az irodai huzavonára, a végrehajtás ellenőrzésére is. Sajnos, ilyen példa van minden Népbiztosságban, de az üzemek munkájának valamennyire is komoly, szakadatlan ellenőrzése sehol sincs meg. A gyárak munkájának szakadatlan, komoly ellenőrzése pedig a Népbiztosságok egyik legfontosabb kötelessége.

A Népbiztosságoknak tehát szakítaniok kell a vállalatok vezetésének irodai-bürokratikus módszereivel és ehelyett a bürokrácia helyett komolyan foglalkozniok kell a határozatok végrehajtásának ellenőrzésével, a kebelükbe tartozó üzemek munkájának ellenőrzésével.

Ilyen fogyatékosságok fordulnak elő a Népbiztosságok vezetésében.

Most beszéljünk a pártszervezetek által az ipar és a közlekedés terén végzett munka fogyatékosságairól.

A legfőbb hiba itt abban rejlik, hogy a pártszervezetek nem segítenek a területükben, városukban vagy kerületükben működő Népbiztosságoknak és vállalatoknak.

A pártszervezetek elhanyagolták munkájukat mind az iparban, mind a közlekedésben. Helytelenül úgy vélték, hogy ők nem felelősek az ipar és a közlekedés munkájáért.

A gazdasági szervezetekhez hasonlóan a helyi pártszervezetek sem értik a végrehajtás ellenőrzésének értelmét és jelentőségét. Ennélfogva nem segítenek a Népbiztosságoknak és a főosztályoknak olyan irányban, hogy megszervezzék a népbiztossági határozatok végrehajtásának szakadatlan ellenőrzését.

Számos területi pártbizottság, amely mezőgazdasággal, a mezőgazdasági termékek beszolgáltatásával kapcsolatos ügyekkel foglalkozik, elhanyagolta az ipari és közlekedési munkát, megfeledkezett arról, hogy felelős a területén, városában vagy kerületében működő gyárak, bányák, érctelepek, vasutak munkájáért, a városi pártbizottságok pedig, amelyek kötelesek főfigyelmüket az iparra és a közlekedésre fordítani, nem foglalkoznak ezzel az üggyel és nem intézkednek az elmaradó üzemek és vasutak munkájának megjavítására.

A városi és területi pártbizottságok, ahelyett hogy behatolnának a gyárak, vasutak ügyeibe, gyakran hátat fordítanak az iparnak és a közlekedésnek, nem ellenőrzik az üzemek munkáját, nem ellenőrzik, hogyan dolgoznak a vezető funkcionáriusok a gyárakban és a vasutakon, nem tárják fel a munkájukban előforduló fogyatékosságokat és így elnézik ezeket a fogyatékosságokat.

A városi és területi pártbizottságok beletörődtek abba a helyzetbe, hogy a hatáskörükbe tartozó több üzem huzamos időn keresztül nem dolgozik teljes kapacitással és nem tesz hatékony intézkedéseket arra, hogy végetvessen ennek a szégyenletes jelenségnek.

Nézzük a tulai területet. Önöknél, tulai elvtársak, a novotulai kohászati gyár, a sztálinogorszki kombinát és egyes más nagy üzemek, az utóbbi négy év termelési tervét legfeljebb 60—80%-ra teljesítették.

A cseljabinszki területen a cseljabinszki traktorgyár és a

cseljabinszki cinkgyár az utóbbi négy év folyamán rendszeresen csak 80—85%-ra teljesíti a termelési programot.

Vagy nézzük az oreli területet. Egy olyan nagy üzem, mint a „Krasznij Profintern" 1938-ban 66%-ra, 1939-ben 63%-ra és 1940-ben 75%-ra teljesítette a tervet.

Az arhangelszki területen a szolombáli cellulózegyár, a lái papírgyár és több más nagy fafeldolgozó gyár az utóbbi három év alatt csak 40 és 80 százalék között teljesítette a tervet.

A Baskir Autonóm Szovjet Szocialista Köztársaságban a belorecki kohászati gyár 1938-ban 77%-ra, 1939-ben 71%-ra és 1940-ben 86%-ra teljesítette a tervet.

A gyárak rendszeres elmaradásának sok ilyen tényét lehetne felsorolni minden más területről, határterületről és köztársaságról.

Pedig ezekkel a gyárakkal a területi és városi pártbizottságok foglalkoznak, vagy helyesebben, kellene hogy foglalkozzanak. Az eredmény pedig olyan, amint látják, hogy ezek és az efféle gyárak már évek óta az állam nyakán élnek.

A városi és területi párbizottságok különösen rosszul foglalkoznak a szövetségi köztársaságok népbiztosságai alá rendelt üzemekkel és ipari építkezésekkel, tévesen úgy vélve, hogy ezekben az üzemekben és építkezéseken a dolgok állásáért kizárólag a Népbiztosságok felelősek.

Számos terület rossz munkájával döntő módon járult hozzá, hogy számos fontos termékfajta általános tervét nem teljesítettük.

A nyersvastermelés terén különösen rosszul dolgoztak a sztálini, zaporozsjei és szverdlovszki terület üzemei.

A nyersvastermelés terén különösen rosszul dolgoztak a terület szénipari üzemei visszavetették a szénipart.

Az olajtermelés terén különösen rosszul dolgoztak a Csecsenc-Ingus Autonóm Szocialista Szovjet Köztársaság Groznyeftyj, a krasznodari határterület Majkopnyeftyj nevű üzemei,

valamint a Baskir Autonóm Szovjet Szocialista Köztársaság és a habarovszki határterület üzemei.

A mozdonygyártás elmaradása annak eredménye volt, hogy a harkovi, ordzsonikidzegrádi és ulánudei gyárak rossz munkát végeztek. Hasonlóképpen rosszul dolgoztak a vorosilovgrádi és a kolomeai gyárak is.

A gyapjúszövet termelési terv nemteljesítésében döntő szerepe volt az ivanovoi, kalinyini és különösen a jaroszlávli területi üzemek rossz munkájának.

Számos nagyüzemet összpontosító iparváros nem teljesíti a termelési tervet. Igy például Gorkij 1940-ben az össztermelési tervet 93.6%-ra, Dnyepropetrovszk 95.8%-ra, Sztálingrád 95.8%-ra, Kalinyin 93.7%-ra, Cseljabinszk 90.2%-ra, Tula 85.1%-ra, Jaroszlávl 79.9%-ra, Sztálino 90.3%-ra teljesítette.

Pedig ezekben a városokban a városi pártbizottságok legelsőrendű kötelessége éppen az ipar sikeres munkájának biztosítása.

A városi és területi pártbizottságok munkájának nagy fogyatékossága az, hogy nem hatolnak be az üzem munkájának lényegébe, nem tanulmányozzák az üzem gazdaságát és ehelyett gyakran felületes vizsgálatokkal és határozatokkal elégednek meg.

Hiszen tény, elvtársak, hogy sok területi és városi pártbizottságunk abban látja az iparral és közlekedéssel kapcsolatos kötelezettségeit, hogy a pártbizottság irodájának ülésén meghallgatja az üzemek igazgatóinak jelentését. E jelentések alapján hozzák rendszerint a konkrétnak alig nevezhető és a gyárak szempontjából alig hasznos határozatokat. De azon túl ezeket a határozatokat általában egyáltalán nem ellenőrzik.

Meg kell említenem egy másik körülményt is. A területi vagy városi pártbizottság valamely üzemmel csak abban az esetben kezd foglalkozni, ha ennek az üzemnek pangása már nyilvánvaló. Jóelőre azonban senki sem szándékozik segíteni a gyárnak- vagy vasútvonalnak.

Véget kell vetnünk az ipari és közlekedési üzemek e felületes kezelésének.

A városi és területi pártbizottságok kötelesek a Népbiztosságokkal együtt viselni a felelősséget a város vagy terület valamennyi ipari és közlekedési üzemének munkájáért. Éppen a városi és területi pártbizottságoknak van lehetőségük arra, hogy közvetlenül a helyszínen, a legtárgyilagosabban, a szűk hivatali érdekekkel nem törődve megismerjék az üzemben fennálló helyzetet, hogy meghatározzák, miben gyökereznek az üzem munkájában előforduló fogyatékosságok és segítsenek az üzemek és a Népbiztosságok vezető munkatársainak e fogyatékosságok kiküszöbölésében.

Ezek, elvtársak, az okai annak, hogy számos iparág nem végez kielégítő munkát, ezek az okai az ipar és a közlekedés munkájában előforduló fogyatékosságoknak.

III.

A pártszervezetek gazdasági és politikai feladatai az ipar és a közlekedés terén

Mit is várunk el a pártszervezettől ahhoz, hogy felszámoljuk az ipar és a közlekedés munkájában előfordult fogyatékosságokat?

Először is fel kell számolnunk azt a részvétlenséget, amelyet a pártszervezetek tanúsítanak az ipar és a közlekedés állapota iránt és *a pártszervezetek figyelmét határozottan fel kell hívni arra, hogy a legnagyobb mértékben gondoskodjanak az ipar és a közlekedés szükségleteiről és érdekeiről.*

A pártszervezetek kötelesek rendszeresen behatolni az ipari üzemek és a vasútvonalak ügyeibe, kötelesek kideríteni ezek szükségleteit és igényeit, kötelesek segíteni a gazdasági szervezeteknek az ipar és a közlekedés vezetésével kapcsolatos mindennapi munkájukban.

A pártszervezetek eddig a mezőgazdaság vezetésére fordították főfigyelmüket. Ez helyes is volt, amíg a gabonaproblémát meg nem oldottuk, de most, amikor a gabonaprobléma alapjában megoldódott és évente 7—8 milliárd pud gabonatermésünk van, *a pártszervezeteknek az ipar és a közlekedés felé kell fordítaniok figyelmüket.* Ez nem jelenti azt, hogy most már nem kell olyan figyelmet fordítanunk a mezőgazdaságra, **hanem azt jelenti, hogy a pártszervezetek annyira megnöve-**

kedtek, hogy most már *egyenlő arányban* foglalkozhatnak az iparral és a mezőgazdasággal is.

A pártszervezetek legfontosabb, halaszthatatlan feladata az ipar és a közlekedés terén végzett munkájukban előfordult fogyatékosságok felszámolása.

A pártszervezetek kötelesek segíteni a Népbiztosságoknak és az üzemeknek abban, hogy rendet teremtsenek a gyárakban, a bányákban, a vasútvonalakon, a kikötőkben és a rakodókon. Ugyanakkor konkréten kell foglalkozni külön-külön minden üzemmel is. A pártszervezetek kötelesek a legteljesebb mértékben kezdeményezni újabb lehetőségek feltárását az ipar és a közlekedés javítása és fejlesztése terén.

Szükséges továbbá, hogy a pártszervezetek segítsenek a Népbiztosságoknak és a főosztályoknak ellenőrizni a vállalatvezetők munkáját, *ellenőrizni, hogy az üzemek hogyan hajtják végre a Népbiztosságok határozatait.*

A pártfunkcionáriusoknak be kell látniok, hogy a pártszervezeteknek feltétlenül és gyökeresen meg kell javítaniok a határozatok végrehajtásának ellenőrzését az ipar és a közlekedés terén. A pártszervezeteknek számot kell vetniök azzal, hogy a Népbiztosságok egyedül nem képesek ellenőrizni az üzemek munkáját, ellenőrizni a Népbiztosságok határozatainak végrehajtását. A pártszervezeteknek ezért ellenőrizniök kell a népbiztossági utasítások végrehajtásának ellenőrzésében, vagyis a vállalatvezetők munkájának ellenőrzésében.

Csak e feltételekkel lehet biztosítani azt; hogy minden üzem, minden vasútvonal rendszeresen teljesíteni fogja az állami terveket és ezzel továbbfejlesztik az ipart és a közlekedést.

Milyen rendszabályokat kell a pártszervezeteknek foganatosítaniok, hogy felszámolják az ipar és a közlekedés munkájában előfordult fogyatékosságokat?

Az üzemi felszerelés, berendezési tárgyak és anyagok nyilvántartása. Kénytelen vagyok ezzel a kérdéssel kezdeni, mert

sokan megfeledkeznek arról, hogy a felszerelés, a berendezés, az anyagok helyes nyilvántartása nélkül nem lehet vállalatot vezetni. A vállalatvezetőnek, ha csakugyan kézben akarja tartani a vállalatot és nem akar vakon, találomra dolgozni, jól kell ismernie a gyár egész gazdaságát, tudnia kell, hogy hol, mennyi felszerelés, szerszám, nyersanyag van a gyárban.

Sok tény tanúsága szerint azonban az üzemekben egyáltalán nem kielégítő módon tartják nyilván a felszerelést, a nyersanyagot, sőt még a kész terméket sem. A vállalatvezetők megtűrik, hogy felduzzasztott nyilvántartó személyzet és sok más fölösleges dolog legyen, de elemi adatokkal sem rendelkeznek a vállalat tartalékairól.

Egy jellegzetes eset. Petrov elvtárs, a Fémipari Népbiztosság kolcsugini gyárának igazgatója meg akarta tudni, hogy 1941 január 7-én mennyi befejezetlen termelés volt a 2. számú műhelyben. A gyár könyvelősége 81.6 tonnát jelentett, a tervosztály 47.7 tonnát mondott be, a műhely könyvei 51.5 tonnát mutattak ki, de mikor ellenőrzésre került a sor, valójában csak 11 tonna volt az egész. *(Mozgás a teremben.)*

Elvtársak! Képzeljék el, hogy dolgozhat az igazgató ilyen nyilvántartással.

A nyilvántartás mai állapota mellett nem csodálatos, hogy előfordulnak például ilyen esetek: a Kaszptanker hajói 1940 kilenc hónapja alatt 12 500 tonna üzemanyagot pazaroltak el, a Népbiztosság azonban 2 millió rubel üzemanyagmegtakarítást írt jóvá a Kaszptankernek. Ilyen rend van a Tengerhajózási Népbiztosságon. Nyugodtan lehet pazarolni az üzemanyagot és még takarékos gazdának nevezik őket.

Az üzemekben a nyilvántartás ziláltsága következtében fölösleges nyersanyagtartalék képződik, fölösleges és rendszerint nem teljes anyagszükségletet szereznek be, növekszik a befejezetlen termelés és óriási állami pénzek fulladnak be. A népgazdasági nyilvántartás központi igazgatóságának adatai szerint 1940 december 1-én 12 ipari népbiztosság üzemeiben az

áru- és nyersanyagtartalék a megengedett tartaléknormát 2 milliárd 610 millió rubellel lépte túl.

A rossz nyilvántartás arra vezet, hogy az üzemekben, az építkezéseken, a vasútvonalakon nem használnak igen értékes munkapadokat, gépeket és motorokat. Nagyon gyakran előfordul, hogy amikor az igazgató új feladatokat kap, akkor újabb nyersanyag, gép, felszerelés szükségességét jelenti be, amik között még importált áru is van, ugyanakkor azonban az üzemekben mindebből elegendő mennyiség áll rendelkezésre. A Népbiztosságok viszont nem ismerik az üzemek valóságos helyzetét és ahelyett, hogy ellenőriznék az üzemek kéréseit és követeléseit, minden további nélkül jóváhagyják azt.

Azoknak az üzemeknek a munkája, amelyekben nincs valamennyire is normális nyilvántartás, tele van meglepetésekkel. Az ilyen üzemekben elkerülhetetlen a termelés fennakadása, mivel a vezető számára egészen váratlanul hol a nyersanyag, hol a félgyártmányok, hol meg a szerszámok hiányoznak. A hiányt mindig akkor fedezik fel, amikor már éppen szükség van ezekre az anyagokra és amikor már adni kellene a kész terméket.

Feladatunk az, hogy üzemeinkben és vasútvonalainkon végetvessünk a nyilvántartás ziláltságának.

Szükséges, hogy az ipari üzemek és a vasútvonalak *helyesen tartsák nyilván a felszerelést, a berendezési tárgyakat és a nyersanyagot.*

A felszerelés, a szerszámok, a nyersanyag felhasználása. Világos, elvtársak, hogy a felszerelés, a szerszám, az anyag, a nyersanyag és az üzemanyag helyes felhasználása dönti el az üzem termelési sikerét.

Ipari üzemeink felszerelésének termelési kapacitását azonban korántsem használják ki teljesen, számos üzemünkben szét van zilálva a szerszámkészlet, rosszul és pazarlóan használják fel az anyagokat, a nyersanyagokat és az üzemanyagot. Az üzemekben rengeteg gép és más felszerelés áll tétlenül vagy

néha egyszerűen fekszik a raktárban, míg más üzemekben komoly hiány mutatkozik ezekből a berendezésekből.

A népgazdasági nyilvántartás központi igazgatóságának adatai szerint 1940 november 1-én 8 ipari népbiztosságon — ezek pedig korántsem teljes adatok — 33 ezer fémvágó gép nem volt beszerelve és következésképpen nem dolgozott. Ezenkívül ugyancsak e 8 népbiztosság üzemeiben 6 ezer kovácspréshberendezés nem volt beszerelve és következésképpen tétlenül állt.

Ugyancsak a népgazdasági nyilvántartás központi igazgatóságának adatai szerint az ország 7629 üzemében 170 ezer beszereletlen villanymotor volt 2 millió kilowattos kapacitással és 4522 beszereletlen dinamó 340 ezer kilowattos kapacitással.

Hát tűrhetjük tovább, elvtársak, ezt a szembeszökő pazarlást?

Hogy üzemeinkben milyen tűrhetetlenül használják fel a termelési kapacitásokat, megmutathatjuk még a cement- és a faipar példáján is.

A cementipar termelési kapacitása évről-évre emelkedik. A cementgyárak kapacitása 1936-ban 6 701 000 tonna, 1937-ben 7 024 000 tonna, 1938-ban 7 604 000, 1939-ben 7 976.000 és 1940-ben 8 206 000 tonna volt.

Ugyanakkor azonban e kapacitások kihasználása az évek folyamán rendszeresen csökkent. Igy míg a cementgyárak termelési kapacitását 1936-ban 88%-ig használtuk ki, ami nagyon rossz, addig 1937-ben ezt a kapacitást még rosszabbul, csak 77%-ig, 1938-ban 75%-ig, 1939-ben 65%-ig, 1940-ben pedig mindössze 64%-ig használtuk ki.

Pedig a cement, elvtársak, azt hiszem, nem utolsó szerepet játszik építkezésünkben.

Vagy a faipar. 1939 január 1-én a Faipari Népbiztosságnak a kezelésében 31.5 millió köbméter fűrészelt anyag előállítására képes termelési kapacitással rendelkező fűrészgépberendezés volt. Ténylegesen azonban 1940-ben csak 13 millió

köbméter fűrészelt anyagot dolgoztak fel, ami mindössze 41%-a a faipar termelési kapacitásának.

Pedig a fára nagyon nagy szüksége van iparunknak és közlekedésünknek.

Gyakran megesik, hogy értékes berendezéseket, bonyolult termelési aggregátokat, nagy munkapadokat nem rendeltetés szerint vagy nem teljes megterheléssel használnak ki. Az efféle magasabb műveletek elvégzésére alkalmas felszereléseken egyszerű műveleteket végeznek el, vagy kis munkadarabokat dolgoznak fel, amiket észszerűbb volna egyszerűbb és kisebb gépeken előállítani.

Gyakran az is előfordul, hogy egy óriási karusszelen csészealjnyi munkadarabot munkálnak meg.

A felszerelés ilyen felhasználása csökkenti üzemeink tényleges termelési lehetőségeit és óriási kárt okoz az egész népgazdaságnak.

A szerszámfelhasználás ügye hasonlóképpen rosszul áll. Az üzemekben helytelenül használják fel a szerszámokat. A drága szerszámokat nem rendeltetésük szerint használják fel. Gyakran kiselejteznek használt szerszámokat, amiket pedig még ki lehetne javítani és ismét használni lehetne.

Amit az anyag, nyersanyag és üzemanyag terén látunk, azt valósággal bűnös pazarlásnak lehet nevezni. A fölösleges öntés és kovácsolás következtében sok fém megy veszendőbe. A fémhulladékot, sőt még ritka fémek hulladékát sem használják ki teljesen. Sok anyag elvész a helytelen és pazarló beszerzés és tárolás következtében. A fémlemezt nem gyártják eléggé sokféle méretben s ennek következtében fölöslegesen pazarlódik az anyag.

Üzemeinkben és vasútvonalainkon mindeddig nagy az üzemanyag- és villamosáram-veszteség. Pazarolják a folyékony üzemanyagot ott, ahol a folyékony üzemanyag helyett szilárd üzemanyagot is használhatnak.

Feladatunk az, hogy végetvessünk a felszerelés pazarló felhasználásának, a szerszám, a nyersanyag, az anyag, az üzemanyag és a villamosáram pazarlásának, végetvessünk annak a helyzetnek, hogy iparunkban és közlekedésünkben nem használják ki teljesen a termelési kapacitásokat.

Szükséges, hogy ipari üzemeinkben és vasútvonalainkon teljesen és *helyesen használják fel a felszerelést és takarékoskodjanak a szerszámmal, nyersanyaggal, anyaggal, üzemanyaggal és villamosárammal.*

Az állami vagyon épsége az üzemekben. Az állami vagyon, a létesítmények, az épületek, a berendezés, a szerszámok és az üzemekre bízott anyagi értékek épségéről való gondoskodás elsőrendű kötelessége gyáraink, vasútvonalaink és viziközlekedésünk vezetőinek, mérnökeinek, munkásainak és alkalmazottainak. Az üzemek sok felelős vezetője ezt nem érti meg, léptennyomon megfeledkeznek és nem törődnek a nép vagyonával.

Sok üzemben iparunk számára nagyon szükséges felszerelést, nyersanyagot, anyagot, szerszámot, amely gazdátlanul hentereg valahol, rongálnak, hagynak rozsdásodni, tesznek tönkre.

Erre, elvtársak, találhatnak példát saját területük és városuk üzemeiben.

A Voronyezs-területi elvtársaknak segíthetek is ebben.

A lipecki 61. számú gyárban 1941 január 14-én a szabad ég alatt, a hó alatt fekvő lom között véletlenül 70 darab jó munkapadot találtak. Pedig ebben a gyárban van igazgató, van pártszervezet, végül Lipeckben van városi pártbizottság is. Hát hova bámészkodnak azok? Hol itt a gondoskodás a felszerelés épségéről?

Vajjon ez nem bűn az állami vagyonnal szemben?

Mondanom sem kell, hogy üzemeinkben erősen el van terjedve a gépek, a szerszámok hanyag és nemtörődöm kezelése. Pedig egészen nyilvánvaló, hogy a munkapadok és a szerszámok rossz karbantartása, a felszerelés, az épületek elkésett és rosszminőségű javítása idő előtt tönkreteszi azokat.

A közlekedésben a gördülő anyag javításának szervezetlensége és a vasútvonalak és viziutak hanyag karbantartása az üzemzavarok legkomolyabb okozója.

A feladat abban áll, hogy végetvessünk a népi vagyonnal szemben tanúsított államellenes viszony e megnyilvánulásainak.

El kell érnünk, hogy az ipari üzemekben és a közlekedésben *valamennyi anyagi értéket épségben és jó állapotban tartsanak,* hogy a vállalatvezetők megóvják a rájuk bízott állami vagyont. — az épületeket, a felszerelést, a szerszámot, az anyagot.

A felszerelés és anyag eladásának megtiltása. E kérdésről, elvtársak, a napokban adtak ki utasítást. Mi tette szükségessé ezt az utasítást? Az tette szükségessé, hogy üzemeinkben a felszerelést és az anyagokat eladás és más üzemekkel való csere útján prédálják el. Az állam meghatározott célokra felszerelést és anyagot küld az üzemeknek, a vállalatvezetők pedig önkényesen és jogtalanul rendelkeznek velük, eladják, cserélgetik és továbbküldik azokat.

Eladással, az állami vagyon elherdálásával, elvtársak, találkozhatnak saját területükön és városuk számos üzemében is.

Például a Donyec-medencében, Sztálinóban a Vaskohászati gyár 1940-ben jogtalanul különböző gyári anyagokat adott át a korszuni textilgyárnak, a sztalinói élelmiszerkereskedelmi vállalatnak és a Drámai Színháznak, több mint félmillió rubel értékben.

Szabad megkérdeznem, ki engedte meg e gyár igazgatójának, hogy így bánjon a rábízott állami vagyonnal?

Vagy például az omszki vasútvonalon tetőbádogot, szeget, olajkencét, gömbfát és más anyagot adtak el kívülállóknak.

Milyen joga van erre az omszki vasútvonal vezetőjének?

Szverdlovszk-területen fekvő középurali rézöntő gyár 1940-ben 100 ezer rubel értékű viziarmatúrát adott el a „Cvetmetsznab" irodájának. Itt a következő érdekes eset történt. Mialatt

az igazgató eladta ezt az armatúrát, a gyár úgynevezett felelős meghatalmazottja mindenféle anyagot és berendezést keresett e gyár részére. Keresés közben rábukkant a „Cvetmetsznab" raktárára és meglátta ott a viziarmatúrát, amit éppen megfelelőnek talált. Mivel nem tudta, hogy ezt az armatúrát csak az imént adta el az ő gyára, a felelős meghatalmazott megvette és visszavitte a gyárba, és 111 ezer rubelt fizetett érte. *(Derültség.)*

Elképzelhetik, elvtársak, hogy milyen rend uralkodik ebben a gyárban. Az igazgatót ilyen dolgok miatt tulajdonképpen felelősségre kellett volna vonni, de mivel Népbiztosságainkon minden efféle ostobaságot a kincstár számlájára szoktak írni, az igazgató egészen nyugodtan érzi magát. Tetejébe az igazgató a sikeres eladásért, a felelős meghatalmazott pedig a sikeres vásárlásért még jutalmat is kapott. *(Általános derültség.)*

A zaporozsi vasöntőgyár kokszot és ferrosziciliumot adott az orehovo-zujevói „Glavgoszhlopkoprom" mechanikai gyárnak. Az orehovo-zujevói mechanikai gyár ezekért az anyagokért cserébe textilneműt adott a zaporozsi vasöntőgyárnak. A gyár igazgatójának, Filátov elvtársnak ezzel kapcsolatos jelentésére a „Glavszpecsztál" vezetője, Seremetyev elvtárs a következő határozatokat írta fel: „Beleegyezem, bár helytelen. A jövőre nézve megtiltom." *(Derültség.)*

Azt mondják, hogy a gyár vezetői, akiket ez a határozat felbátorított, csakhamar ismét különböző csereműveletekbe kezdtek.

Meg kell, elvtársak, nyiltan mondanom, hogy az úgynevezett leszerelt és selejtes berendezés és anyagok eladásának szokásba jött gyakorlata nem más, mint a szocialista tulajdon elrablása.

A feladat az, hogy szigorúan megvalósítsuk a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének a felszerelés és anyagok eladásának, cseréjének és átadásának megtiltásáról és az e tör-

vénytelen cselekedetekkel járó bírói felelősségről szóló 1941 február 10-i utasítását.

Véget kell vetni annak a számos üzemben és vasútvonalon bevezetett gyakorlatnak, hogy eladják az úgynevezett leszerelt és kiselejtezett felszerelést és anyagokat, ami nem más, mint a szocialista tulajdon elrablása.

Az üzemek és a vasutak tisztasága és rendje. Azt hiszem, teljesen világos, hogy a tisztaság a legelemibb feltétele a korszerű üzem normális munkájának. Az a gépi berendezés, amelyet nem tartanak karban, amelyet nem tartanak kellő rendben és tisztaságban, gyakran felmondja a szolgálatot. Ahol nincs rend és tisztaság, elkerülhetetlenek az üzemzavarok és a szerencsétlenségek. A piszkos, gondozatlan gépen való munka, a gondozatlan szerszám használata maga után vonja a selejtet.

A piszok — a szervezetlenség, a meglazult fegyelem, a lazaság, a rendetlenség elkerülhetetlen útitársa és forrása.

A piszok, a rendetlenség, ami sok üzemben uralkodik, megakadályozza a munkások, a mesterek, a mérnökök munkájának megszervezését, meghiúsítja, hogy a dolgozók termelékenyen kihasználják munkaidejüket. Mindez arra vezet, hogy csökken az üzem termelési kapacitása, csökken a termelés, és romlik a termékek minősége.

Pedig az üzemek, a műhelyek tömegében, a gyári udvarok területén, a fűtőházakban, a vasúti javítóműhelyekben, a villanytelepeken, a pályaudvarokon, a tengeri és folyami kikötőkben a piszok uralkodik. A munkahelyeket, a gépet, szerszámokat és nyersanyagot piszkosan tartják. A gépek körül és a járdákon vastörmelék és forgács hentereg. A műhelyek ablakai és üvegtetői porosak és rosszul engedik át a fényt.

Egy példa. Mindenki ismeri a magnitogorszki gyárat. Ebben a gyárban aztán igazán koszosak a műhelyek. Különösen a Martin-műhely és a hengerde. Azt mondják, hogy a 12. számú Martin-kohó mögött annyi a lom, hogy az elszállításához is több vagon kell. Az első és a második Martin-műhely között

úgynevezett vitás terület van, vagyis sem az egyik, sem a másik műhely nem ismeri el a maga területének. Hogy dőlt el a vita Magnitogorszkban? Mint kiderült, minkét fél számára „előnyösen". Mindkét műhely erre a területre viszi a szemetet és egyik sem takarítja el onnan. A magnitogorszki elvtársaknak nyilván itt, ezen a konferencián kell eldönteniök ezt a műhelyközti vitát, mivel a városi pártbizottság a konferencia előtt még nem ért rá tisztázni ezt a kérdést. Azt mondják, hogy a magnitogorszki városi bizottság vezető funkcionáriusai meg-megfordulnak a műhelyekben és sok erőt pazarolnak arra, hogy bejussanak a műhelyekbe, mivel hegyeken kell keresztültörniök és mindenféle lomba, szemétbe botlanak.

Illik-e a magnitogorszkiakhoz, hogy a piszokban és a lomban feltétlen kísérőjét kell látniok egy olyan elsőrendűen felszerelt gyárnak, mint amilyen a magnitogorszki gyár?

Vagy a Fémipari Népbiztosság kolcsugini gyára, az ivanovói területen, amelyről már volt szó.

Ebben a gyárban a szemét és a rendetlenség miatt gyakran idegen fém- vagy szemétdarab kerül a hengerelt gyártmányba, ami a piszkos padozaton hever. Ez a selejt még külön elnevezést is kapott a gyárban. A 4. számú műhelyben csak 1940 novemberében 870 selejt-jegyzőkönyvet vettek fel, amelyek közül 136 selejt-jegyzőkönyv éppen erre a selejtfajtára vonatkozott. Ennek a műhelynek a selejtje egy év alatt meghaladta a 300 ezer rubelt.

Ki jogosította fel a kolcsuginieket, hogy így bepiszkítsanak egy szovjet gyárat?

Vagy nézzék a moszkvai Szavelovszkij-pályaudvart. Ez a pályaudvar elhanyagolt és rendetlen állapotban van. A mennyezetet a lefolyó víz sötét, piszkos körökkel, penésszel fedte be. Az olvadó jégből, az ablakokról a padlókra folyik a víz. Az éttermi asztalokon a terítők piszkosak. A pályaudvar épületében egy kicsiny szobát javítottak. Ettől a szobától piszkos út vezet

keresztül-kasul az egész pályaudvaron. A pénztárterem tele van szeméttel és cigarettavégekkel.

Vajjon tűrhetjük tovább ezt a rendetlenséget? A gyárigazgatók, a fűtőházak vezetői, a pályaudvarok vezetői kötelesek tisztaságot teremteni üzemeikben és kötelesek ezt a tisztaságot állandóan fenntartani. Az igazgatókat kell felelősségre vonni mindezekért a képtelenségekért. Az igazgató a felelős, de neki tudnia kell követelni a műhelyek vezetőitől. Vajjon nem lehetne bevezetni olyan rendet, hogy az egyik műszaki ügyeletes, aki átveszi a műszakot és a másik, aki átadja, ügyeljen arra, hogy milyen állapotban van a műhely tisztaság szempontjából?

Nem lehet tovább tűrni a rendetlenséget és a piszkot a gyárakban, a bányákban, a fűtőházakban, a pályaudvarokon és a kikötőkben. Ideje végetvetni az üzemekben uralkodó rendetlenségnek. A nép vagyonához való gondatlan, hanyag viszony óriási kárt okoz az államnak.

Lenin többízben is megbélyegezte a pazarlás, a rendetlenség, a szemét jelenségeit. Lenin azt mondotta, hogy nem tudjuk teljesíteni kötelességünket, ha nem folytatunk *háborút* a kapitalizmus hagyományainak eme védelmezői ellen. „Nem vagyunk kommunisták, — hangsúlyozta Lenin — hanem rongyemberek, amíg szótlanul tűrünk ilyen gyárakat."

Meg kell teremteni és napról-napra fenn kell tartani a *tisztaságot* és az *elemi rendet* az üzemekben és a vasútvonalakon.

A tisztaság és a termelési kultúra fenntartásának feladatát azonnal meg kell oldani, mint a legegyszerűbb és elemi, de ugyanakkor halaszthatatlan feladatot, mert az elemi kultúra nélkül nem lehet teljesíteni iparunk további fellendítésének feladatát, elemi kultúra nélkül nem lehet megoldani azokat a nagy feladatokat, amelyek a szocializmusból a kommunizmusba való átmenettel kapcsolatban az ország előtt állanak.

A szovjet gyárnak a rend és a tisztaság fészkének kell lennie.

A termelési terv teljesítésének grafikonja. Most, elvtársak, az a helyzet, hogy a legtöbb üzemben nem egyenletes a termelés, megszakításokkal folyik és a kész termék kibocsátása rendszerint a hónap végén összpontosul. Az üzemekben nincs meg a késztermék-kibocsátás előre kidolgozott, szigorúan megállapított grafikonja.

Jellemző példákat sorolok fel.

A moszkvai terület kolomeai gépgyára 1940-ben a következőképpen dolgozott: a hónap első harmadában bocsátotta ki a termelés 5—7%-át, a második harmadban 10—15%-át, a harmadik harmadban 75—80%-át.

A leningrádi „Marx Károly" gyár 1940 decemberének első harmadában a havi termelésnek 2%-át bocsátotta ki, a második harmadban 8%-át, a harmadik harmadban pedig 90%-át.

A moszkvai szivattyú- és kompresszorgyárban 1940 decemberében, december első harmadában a havi termelés 3.4%-át bocsátotta ki, a második harmadban 27.5%-át, a harmadik harmadban pedig 69.1%-át.

A legtöbb üzemben ugyanez a kép. A kész terméket kibocsátó műhelyek, a szerelő műhelyek fennakadásokkal, egyenlőtlenül kapják a félgyártmányokat a többi műhelyektől. Az üzemek normális tartalék nélkül dolgoznak és a hónap első felében rendszerint az üzem minden erejét a tartalék megteremtésére összpontosítják.

Ez a helytelen munkarendszer örökös üzemzavarokra, gépállásokra, munkaerőállásra, a termelési kapacitások tétlenségére, a selejt növekedésére, fölösleges túlórakiadásokra vezet. Ez a helytelen rendszer lázas állapotban tartja az üzemet és állandóan veszélyezteti az állami terv teljesítését. Az üzemek munkájában véget kell vetni a *tervszerűtlenségnek,* az *egyenlőtlen termékkibocsátásnak,* a káros rohammunkázásnak és el kell érni, hogy az üzemek napról-napra, a jóelőre kidolgozott terv szerint teljesítsék a termelési programot.

Egyes népbiztosságokon kezd meghonosodni az a helyes rendszer, amelyek szerint a gyárigazgatók minden nap jelentik a népbiztosnak, hogy mennyi kész terméket bocsátottak ki az előző napon. Az ilyen jelentések, amelyek mindössze egyetlen számot tartalmaznak, lehetőséget adnak arra, hogy a gyárat minden nap ellenőrizzék. Ezekből látható, hogy melyik gyár tért el a grafikon által megjelölt termékkibocsátási normától. Az ilyen jelentések kötelezik a népbiztost, hogy idejében kiderítse azokat az okokat, amelyek következtében az üzem nem teljesítette napi tervét és hogy idejében intézkedjék a kiderített fogyatékosságok kiküszöbölésére.

Ezek a napi jelentések máris nagy szerepet töltenek be a gyárak munkájának ellenőrzésében, ahol már bevezették őket. Míg ezek a gyárak termelésük zömét a hónap végén gyártották le, most a legtöbbjük grafikonra tér át és napról-napra legyártja az előírt termékmennyiséget.

Miért ne vezethetnénk be, elvtársak, valamennyi népbiztosságunkon ilyen rendet és miért ne szervezhetnénk meg az üzemek mindennapos ellenőrzését? Hisz könnyen meg lehet szervezni úgy a dolgot, hogy amikor a népbiztos reggel munkába lép, rövid jelentést kapjon a gyárak által az előző napon legyártott termékmennyiségről.

A műszaki fegyelem. Üzemeink munkájában igen nagy fogyatékosság a műszaki fegyelem gyengesége, a részletesen kidolgozott termelési technológia hiánya, a jóváhagyott tervrajzoktól való önkényes eltérés és a tervek felelőtlen megváltoztatása előzetes, alapos próbák nélkül. Sok gyárban önkényesen megszegik a termelés megállapított technológiai rendszerét, megváltoztatják a feldolgozás módszerét, nem tartják be az előírt mértékeket.

A gyárigazgatók, a főmérnökök és a főtechnológusok roszszul ellenőrzik a technológiai utasítások betartását, nem ügyelnek a tervrajzok pontos betartására, a technológiai okmányok és tervrajzok jóváhagyását másodrangú munkatársakra bízzák.

Éppen ez az oka annak, hogy a dokumentáció és a gyártmányrajzok, amelyek szerint a technológiai folyamatot be kell állítani, gyakran káotikus állapotban vannak, az okmányokban előírt termelési technika pedig lényegesen különbözik a munkahelyeken ténylegesen megvalósuló termelési folyamattól.

Ez a nemtörődömség arra vezet, hogy sorozattermelésben különböző minőségű termékeket bocsátanak ki, hogy a gépek és mechanizmusok típusalkatrészei nem helyettesíthetők egymással. A technológia és a tervrajzok önkényes megváltoztatása gyakran arra vezet, hogy rossz terméket bocsátanak ki és fölösleges munkával terhelik túl a gépi berendezést.

Számos ipari üzemünkben éppen a technológiai fegyelem hiánya miatt termelnek még mindig rosszminőségű termékeket, amelyek nem felelnek meg a megállapított típusoknak.

A Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnöksége 1940 július 10-i utasításának — „Az ipari üzemek által kibocsátott rosszminőségű vagy nem komplett termékekért és a kötelező típusok benemtartásáért járó felelősségről" — ha meg is volt a foganatja, a minőségért folytatott harcnak még mindig vannak fogyatékosságai.

Sok gazdasági vezető vétkes könnyelműséggel viszonyul a rosszminőségű termékek kibocsátásához, a selejtgyártók által tönkretett rengeteg anyagi értékhez. A selejtgyártók nem felelősek anyagilag az általuk gyártott selejtért.

A rosszminőségű nyersanyag, a selejtes termék gyártása meghiusítja a termelési tervek teljesítését, meghiusítja üzemeink normális munkáját és nagy mértékben növeli a gyártmányok önköltségét. Sok üzemben nincs meg az állandó és hatékony ellenőrzés, amely elejét veszi a selejtkeletkezés lehetőségének.

Ideje, elvtársak, hogy végét vessük a technológiai előírások sorozatos megszegésének. Minden üzemben be kell vezetni a technológiai folyamatok pontos előírásait és ellenőrizni kell ezeknek az utasításoknak a betartását. A népbiztosságok kötele-

sek a technológiai folyamat betartásában a legszigorúbb fegyelmet biztosítani és megtiltani az üzemeknek, hogy a népbiztosságok engedélye nélkül megváltoztassák a tömeg- és sorozattermelésben megállapított technológiát és változtatásokat eszközöljenek a már megállapított terveken és tervrajzokon.

Üzemeink és népbiztosságaink funkcionáriusainak meg kell érteniök, hogy most már nem lehet a régi módon, össze-vissza, úgy-ahogy, szemre dolgozni. Az új pontos mechanizmusok, amelyekkel üzemeink el vannak látva, megkövetelik, hogy a termelésben a legszigorúbb rend uralkodjék, hogy az egész munka a technikai szabályok és utasítások pontos betartásán alapuljon.

A technológiai fegyelem lényege az, hogy munkásaink, mestereink és mérnökeink megtanulják pontosan, eltérés nélkül megismételni a technológiai műveleteket és a technikai feltételek és típusok követelményeinek megfelelően egymásra pontosan hasonlító termékeket gyártani.

Minden ipari üzemünknek jóminőségű terméket kell termelnie és magas tiszteletben kell tartania a gyári cégjelzés becsületét.

El kell érnünk, elvtársak, hogy az üzemek *a technológiai folyamatban betartsák a legszigorúbb fegyelmet,* hogy valamennyi üzemben bevezessék a technológiai folyamatok pontos utasításait, hogy ellenőrizzék ezek betartását és így *biztosítsák* a megállapított típusoknak teljesen megfelelő *jóminőségű és komplett termékek gyártását.*

Az új technika kérdései. Sok ipari és közlekedési vállalat vezetője lebecsüli az új technika jelentőségét, nem dolgoznak az új technika további tökéletesítésén, új gépek, anyagok és gyártmányok gyártásának elsajátításán. A tudományos kutatóintézetekben, a laboratóriumokban, az üzemekben gyakran a legértékesebb találmányok és tökéletesítések évekig is elfekszenek és felhasználatlanul maradnak.

Számos népbiztosságon a technikai tanácsok apró technikai

kérdésekre adnak véleményeket és nem foglalkoznak igazán az új technika bevezetésének kérdéseivel.

Egyes vállalatvezetők kényelmi szempontból inkább éveken át termelik ugyanazt a régi gyártmányt, éveken át folytatják a termelést a régi módszerek mellett, a technika fejlődése ellenére.

Az új termékfajták tervezése és áttételük a sorozatos termelésre lassan megy végbe és hosszú időt igényel. Ennek következtében gyakran olyan helyzet áll elő, hogy az új termék sorozatos gyártása akkor kezdődik meg, amikor az adott termék már korántsem élenjáró.

Sok tehetséges tervező nem kapja meg a népbiztosságoktól és a vállalatvezetőktől a szükséges támogatást, aminek következtében sok erőt és energiát pazarolnak. Pedig, mint a tapasztalat mutatja, ha tervezőinknek konkrét feladatot adnak valamely kérdés kidolgozására, jól megbirkóznak az eléjük tűzött feladatokkal.

Az élenjáró termelési módszereket, az élenjáró üzemek, a legkiválóbb sztahánovisták, a termelési újítók tapasztalatait lassan vezetik be a gyakorlatba, vagy gyakran egyáltalán nem is törődnek velük.

A vállalatvezetők egy részének ez a konzervatizmusa megakadályozza az ipar továbbfejlődését, elmaradottságra és tengődésre kárhoztatja az üzemeket, aláássa az ország védelmi képességét.

Véget kell vetni az új technikához való uszálypolitikusi, teljesen opportunista viszonynak.

A feladat az, hogy a vállalatvezetők, a tervezők, a tudományos kutatóintézetek és laboratóriumok munkatársai, a mérnökök, a technikusok, a mesterek és az élmunkások lankadatlanul dolgozzanak a technika tökéletesítésén, újabb gépek, anyagok és gyártmányok gyártásának elsajátításán.

Ipari és közlekedési funkcionáriusaink kötelesek maradéktalanul kihasználni a szocialista rend nyujtotta lehetőségeket a

technika felvirágoztatására és a technika új vívmányainak a termelésbe való mielőbbi bevezetésére. Különös figyelmet kell fordítanunk az új technika kérdéseire, *lankadatlanul kell dolgoznunk a technika tökéletesítésén, újabb gépek, anyagok és gyártmányok gyártásának elsajátításán.*

Az önköltség. Sok tény mutatja, elvtársak, hogy az ipari és közlekedési vállalatok vezetői már nem számolnak, kalkulálnak gazda módjára, nem óvják a nép filléreit.

Nagy veszteségük van üzemeinknek az üzemanyagpazarlás, a nyersanyag nem termelékeny felhasználása, az értékes anyagok nagy hulladéka, a villamosáram pazarlása miatt. Ez a pazarló gazdálkodás népellenes. Semmi köze sincs szocialista gazdaságunkhoz, ahol szigorúan nyilván kell tartani, termelékenyen kell felhasználni minden fillért, minden kilogramm fűtőanyagot, nyersanyagot, minden aggregátot és munkapadot.

Sok vállalatvezető hozzászokott ahhoz, hogy mindent készen kap, megfeledkezik a gazdaságos számvetésről, beletörődik a pénzügyi fegyelem megszegésébe, beletörődik a pazarlásba és nem törődik azzal, hogy a rossz gazdálkodás következtében előálló anyagi kárért az állam fizet.

A termék önköltsége — az a fő index, amely jellemzi az üzem egész munkájának minőségét. Hogy helyesen vezethessük az üzem munkáját, ismernünk kell, hogy mennyi a tényleges kiadás a gyártmányok egységeire, az önköltség egyes összetevőire tagoltan — munkabér, a nyersanyag, a fűtőanyag és villamosáram ára, amortizációs levonások, adminisztrációs kiadások — és az üzem gazdasági oldalát úgy kell irányítani, hogy az önköltségterveket és a haszonterveket feltétlenül teljesítsék.

A feladat az, hogy végétvessük a pazarló ügyvezetésnek, elsajátítsuk az üzem tevékenységének gazdasági oldalát, maximálisan kihasználjuk az üzem belső tartalékait.

Rendszeresen *csökkenteni kell a termékek önköltségét,* minden eszközzel szilárdítani kell a gazdaságos számvetést, határozottan ki kell irtani a pazarlást.

A munkabér kérdései. Elvtársak, a munkabér helyes megszervezése a termelés növekedésének legfontosabb feltétele. Egész munkabérpolitikánk vezérelve az, hogy a dolgozók anyagilag érdekelve legyenek munkájuk eredményében. Ezt az elvet nálunk a munkások vonalán a darabbérezés rendszere formájában, vezető funkcionáriusok vonalán a jutalomrendszer formájában és a kvalifikált munka serkentése formájában valósítjuk meg.

A darabbérezés és a jutalomrendszer a legfontosabb emelő a munka termelékenységének fokozásában és következésképpen egész népgazdaságunk fejlődésében is.

A gyakorlatban a bérezésnek ezt a vezérelvét gyakran megszegik.

Gyakran előfordul még az az elavult gyakorlat, hogy a jól dolgozók ösztönzése után mesterségesen az ő színvonalukhoz emelik azoknak a munkásoknak a munkabérét is, akik elmaradnak a munka termelékenységében, nem emelik szakmai képzettségüket és nem teljesítik a normákat.

Az is előfordul, mint a legutóbbi időkig a széniparban volt, vagy talán egyes szénbányákban még most is érvényben van, hogy a földalatti munkások kevesebbet kaptak, mint azok, akik felszíni munkát végeztek.

Éppen a munkabér megszervezése terén előfordult ilyen fogyatékosságok következtében vannak még üzemeinkben ma is szépszámmal olyan munkásrétegek, amelyek nem teljesítik a normákat. Ezt a helyzetet pártfogolják sok üzemben azok a vezetők és mesterek, akik ösztönzik az egyenlősdit a munkabérben és ezzel feltartóztatják a munka termelékenységének további növekedését. A vállalatvezetők és a mesterek gyakran még akkor sem hajlandók fölemelni a normákat, amikor ezt parancsolóan követelik az élenjáró technika alkalmazása és a szervezési gazdasági rendszabályok.

A feladat az, hogy serkentsük a jól dolgozókat és gyökerestől irtsuk az egyenlősdi elavult gyakorlatát a munkabér területén. A vállalatvezetők, a műhelyvezetők és a mesterek kötelesek

megvalósítani a normaemelést az élenjáró technika és a szervezési-gazdasági rendszabályok bevezetése arányában.

A munkabér terén, elvtársak, *szigorúan érvényesíteni kell a jól dolgozók anyagi ösztönzésének elvét,* amely a munkások számára a darabbérezésben, a vezető funkcionáriusok számára a jutalomrendszerben és a kvalifikált munka magasabb megfizetésének formájában valósítandó meg.

Az igazolatlan hiányzások és az önkényes munkahelyelhagyásról. A Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének 1940 június 26-i utasítása — „A nyolcórás munkanapra, a hétnapos munkahétre való áttérésről és a munkásoknak és az alkalmazottaknak az üzemekből és az intézményekből való önkényes távozásáról" — jelentősen javított az üzemekben uralkodó munkafegyelem állapotán.

Sok üzemben, elvtársak, még korántsem szünt meg az igazolatlan hiányzás. Az üzemi gazdasági, párt- és tömegszervezeti vezetők nem jól dolgoznak a munkafegyelem megszilárdítása érdekében. Ezek a vezetők rövidlejáratú kampánynak tekintették a munkaerőpazarlás és az igazolatlan hiányzás elleni harcot és megfeledkeztek arról, hogy az igazolatlan hiányzások és az önkényes távozások óriási kárt okoznak az államnak, meghiusítják a termelési tervek teljesítését, csökkentik a termelést. Az igazolatlan hiányzás — a termelés korbácsa.

Teljesen *fel kell számolni,* elvtársak, *az igazolatlan hiányzásokat.*

Az üzemek egységes vezetése. Sok üzemben a párt világos útmutatásai ellenére még mindig nem vezették be az igazi egységes vezetést az üzem igazgatásában. A vállalatvezetők parancsait gyakran nem teljesítik. Maguk a vállalatvezetők nem élnek jogaikkal és gyakran megbújnak a társadalmi szervezetek háta mögött.

A vállalatvezető teljes egészében felel az üzem állapotáért és a rendért, rendelkezéseit teljesíteni kell. A vállalatvezető felelős nemcsak a kiadott rendelkezés helyességéért, hanem azért

is, hogy ezt a rendelkezést idejében és pontosan végrehajtsa az a munkatárs, akinek kiadta.

Nem lehet megtűrni azt a helyzetet, amikor a vállalatvezető az üzem rossz munkája miatt mentegetőzve folyton arra hivatkozik, hogy rendelkezéseit nem teljesítették, noha azok helyesek voltak és idejében kerültek a végrehajtóhoz. A vállalatvezető köteles ismerni alárendeltjeit, köteles ellenőrizni a kiadott rendelkezések végrehajtását és a hanyag, pontatlan munkatársakat jobb, tevékenyebb munkatársakkal felváltani.

Határozottan *meg kell szilárdítani az egységes vezetést az üzemekben* és el kell érni azt, hogy a vállalatvezető valóban teljhatalmú vezető legyen, aki teljes egészében felel az üzem állapotáért és a termelés rendjéért.

A termelés technikai vezetésének megszilárdítása. Az ipar és a közlekedés munkájának még az is rákfenéje, hogy a mérnöki és technikai káderekét sok esetben szétszórják és nem használják fel helyesen.

Az üzemekben, műhelyekben, vagyis ott, ahol a tulajdonképpeni termelés folyik, gyakran nagy hiány mutatkozik szakképzett káderekben, ugyanakkor azonban ezekből szépszámmal irodai munkán ülnek a központi és helyi gazdasági intézmények apparátusaiban.

Adataink vannak arról, hogy az ipari népbiztosságok rendszerében hogyan osztottak el 214 000 főiskolai és 164 000 középiskolai végzettséggel rendelkező szakembert. Ezek az adatok a következőképpen jellemzik a szakemberek elhelyezését az iparban:

A 214 000 főiskolai végzettségű szakember közül 95 000 ember, vagyis 45 % a népbiztosságok rendszerének különböző intézményeiben van, 51 000 ember, vagyis 24% az ipari üzemek igazgatóságain és csak 68 000 ember, vagyis 31% vesz részt közvetlenül a termelésben.

A 164 000 középiskolai végzettségű szakember közül 41.000 fő, vagyis 25% van a népbiztosságok különböző intézményeiben,

41 000, vagyis 25% van az üzemi igazgatóságokon és 82 000 ember, 50% vesz részt közvetlenül a termelésben.

Az Olajipari Népbiztosságnál a főiskolai végzettségű szakembereknek csak 20%-a dolgozik közvetlenül a termelésben; a Villanytelepek Népbiztosságán csak 16%; a Szénipari Népbiztosságon 27%; a Halászati Ipari Népbiztosságon csak 9%; a Faipari Népbiztosságon 24%.

Ugyanilyen a kép más népbiztosságokon is.

A mérnökök és a technikusok felhasználásának e helytelen gyakorlata kárt okoz népgazdaságunknak, megfosztja a vállalatot a megfelelő technikai vezetéstől. Elég, ha annyit mondok, elvtársak, hogy bár az iparban nagyszámú főiskolai végzettségű szakember van azokban a pozíciókban, amelyeket mérnököknek kell betölteni, ezek a szakemberek mégis nagyon kevésnek bizonyulnak.

A műhelyvezetőknek csak 22%-a rendelkezik főiskolai végzettséggel, a műhelyvezetőhelyettesek 32%-a, a kisebb vezetők, a műszakok, osztályok, termelési részlegek, aggregátok vezetőinek 20%-a, a műhelymérnököknek csak 60%-a. A többieknek nincs különleges technikai képzettsege.

A gazdasági igazgatás apparátusának, mint egész államapparátusunknak is, óriási jelentősége van. Ebben az apparátusban bizonyosszámú mérnöknek és technikusnak dolgoznia kell. De teljesen abnormális helyzet az, amikor ez az apparátus felduzzasztja létszámát és a mérnököket meg technikusokat irodai munkára alkalmazza, elvonja őket a termeléstől.

Ki kell javítani a mérnöki és technikai káderek elhelyezésének abnormális helyzetét és az intézményekben dolgozó szakemberek egy részét át kell vinni az üzemekbe, a termelés technikai vezetésének megszilárdítása érdekében.

Minden eszközzel *szilárditani kell az üzemekben a termelés technikai vezetését.*

A fiatal, a főiskolát befejező szakemberek számára olyan rendet kell bevezetni, hogy mindegyikük termelési tapasztalatot

szerezhessen az üzemekben, hogy kötelező rendben végigjárja a gyakorlati munka minden fázisát — mint segéd, mester és műhelymérnök.

A mester. A rendteremtésben, a munka helyes megszervezésében és a technológiai folyamat szigorú fegyelmének biztosításában hatalmas szerepet hivatottak betölteni a mesterek.

De sok üzemünkben úgy szerepel a mester, mint valami kifutó vagy irodai segédmunkás, aki egész nap lót-fut a gyárban a hiányzó anyagok, szerszámok vagy különböző irodai munkák után.

A mestert fel kell szabadítani a nem reá tartozó kötelezettségek alól.

Az üzemekben *fokozni kell a mester szerepét,* mivel ő a termelés közvetlen szervezője és úgy kell megszervezni a dolgot, hogy a mester teljesjogú vezető legyen a reábízott munkaterületen, aki teljes mértékben felelős a technológiai fegyelem betartásáért és termelési feladatok teljesítéséért.

Ezeket a rendszabályokat kell foganatosítaniok a pártszervezeteknek a gazdasági politikai feladatok vonalán, hogy felszámolják az ipar és a közlekedés munkájában előfordult fogyatékosságokat

IV.

A pártszervezetek szervezeti feladatai az ipar és a közlekedés területén

Elvtársak, ahhoz, hogy sikeresen megoldhassuk az ipar és a közlekedés fellendítésének feladatát, jelentékenyen javítanunk kell szervezeti munkánkat az ipar és a közlekedés terén.

Sztálin elvtárs azt tanítja, hogy maguk a gazdasági sikerek, e sikerek tartóssága, teljes egészében a pártszervezeti és pártpolitikai munka sikereitől függnek, hogy e feltételek nélkül a gazdasági sikerek könnyen homokra épített eknek bizonyulhatnak.

Milyen rendszabályokat kell foganatosítanunk a pártszervezetek szervezeti feladatainak vonalán, hogy felszámoljuk az ipar és a közlekedés munkájában előfordult fogyatékosságokat?

Először is itt arról van szó, hogy az ipari és közlekedési Népbiztosságoknak és vállalatoknak nyujtott segítség fokozása céljából *a fejlett iparral rendelkező városokban, területeken, határterületeken és köztársaságokban a városi és területi pártbizottságoknak nem egy, hanem több iparügyi titkárral kell rendelkezniök,* a városban, területen, határterületen, köztársaságban lévő főbb iparágaknak megfelelően, ott pedig, ahol szükség van rá, még a vasúti közlekedésre és a viziközlekedésre is be kell állítani egy-egy titkárt.

Ismeretes, hogy a városi és területi pártbizottságokban csak egy titkár foglalkozik az iparral és a közlekedéssel. A tapasztalat megmutatta, hogy ez korántsem elegendő.

Az önöknek kiosztott határozati javaslat növelni kívánja a pártbizottságok titkárainak számát, akik az ipar és a közlekedés ügyeit intézik.

Nagyon fontos dolog a pártbizottságok számára az iparügyi titkárok kiválogatása. Ez nagyon komoly dolog. A legnagyobb alapossággal és felelősségérzettel kell hozzányúlni ehhez a kérdéshez.

Ezekre a posztokra a legjobb funkcionáriusokat kell beállítani, akik bolsevik módon be tudnak hatolni az ipar és a közlekedés ügyeibe s a pártszervezetek figyelmét nemcsak szóval, hanem valóságban is az ipar és a közlekedés felé tudják terelni.

Az ipar- és közlekedésügyi titkároknak tudniok kell, mi történik az üzemekben, rendszeresen meg kell látogatniok ezeket az üzemeket, személyes kapcsolatot kell fenntartaniok az üzem vezetőjével, valamint a megfelelő népbiztosságokkal, segíteniök kell nekik a terveknek és a Párt iparral és közlekedéssel foglalkozó határozatainak teljesítésében, rendszeresen ellenőrizniök kell e határozatok végrehajtását, fel kell tárniok az üzemek munkájában előfordult fogyatékosságokat és el kell érniök a fogyatékosságok felszámolását.

Hogy a pártbizottságok miként birkóznak meg az ipar- és közlekedésügyi titkárok kiválogatásával, arról már a közeljövőben ítéletet mondhatunk az üzemek és a közlekedés munkájának eredményeiből.

A második legfontosabb szervezeti feladat az, hogy a pártszervezeteknek jelentékenyen fokozott figyelemmel kell viseltetniök az iparban és a közlekedésben dolgozó káderek kiválogatása iránt.

Először is *tanulmányozni kell és jól kell ismerni az ipari üzemek és a vasútvonalak gazdasági, mérnöki és műszaki munkatársait.* E tanulmányozás és emberismeret nélkül nem lehet helyesen és idejében megoldani a rossz munkatársak leváltásának és a tehetséges, kezdeményező emberek előléptetésének kérdését.

Véget kell vetni, elvtársak, a munkatársak irodai, papír útján való tanulmányozásának.

Véget kell vetni a káderkiválogatás felületes kezelésének s a gyakorlatban a munkájuk alapján kell ellenőrizni és értékelni őket, nem szabad, hogy az ürlapok adatai vezéreljenek bennünket.

Sok párt- és gazdasági szervben a vezető kinevezésekor a Párt utasításai ellenére mindeddig többet foglalkoznak leszármazásának kiderítésével, annak kiderítésével, hogy ki volt a nagyapja meg a nagyanyja, mint személyes gyakorlati és politikai tulajdonságainak, képességének tanulmányozásával.

A káderkiválogatás főkérdése az új vezetők helyes előléptetésének kérdése. Bátrabban kell előléptetni a jó, tehetséges, kezdeményező munkatársakat, akik értenek a gyakorlati feladatok végrehajtásának megszervezéséhez.

Hozzá kell ugyanakkor tennünk, hogy nemcsak a párttagok, hanem a pártonkívüli bolsevikok előléptetéséről is szó van.

A pártonkívüliek között sok becsületes és tehetséges munkatárs van, akik ha nincsenek is a Pártban, nincs kommunista párttagságuk, de gyakran jobban, lelkiismeretesebben dolgoznak, mint egyes párttagsági idővel rendelkező kommunisták.

Sztálin elvtárs többízben kigúnyolta azokat a vezetőket, akik azt hiszik, hogy vezető pozíciókba csak párttagokat lehet előléptetni. Sztálin elvtárs 1931-ben a gazdasági szakemberek tanácskozásán azt mondotta: „Egyes elvtársak azt gondolják, hogy a vezető állásokba gyárainkban csakis pártbeli elvtársakat lehet előléptetni. Ezen az alapon nem ritkán háttérbe szorítják a tehetséges és kezdeményező pártonkívüli elvtársakat, az első sorba a párttagokat állítva, még ha azok kevésbbé tehetségesek és kevésbbé kezdeményezők is. Mondanom sem kell, hogy nincs ostobább és reakciósabb az ilyen, tisztesség ne essék szólván „politikánál"*.

---

* *Sztálin.* A leninizmus kérdései. Szikra 1949. 411. old.

Amikor előléptetjük a tehetséges és kezdeményező munkatársakat, *tdejében fel kell vetni a rossz, gyenge, tehetetlen munkatársak leváltásának kérdését, le kell váltani a fecsegőket, akik nem képesek megszervezni a gyakorlati feladatok megvalósítását.*

Gyakran előfordul, hogy befurakodik ilyen semmirekellő, tehetetlen fecsegő és éveken át árt az ügynek. Népbiztosságaink, területi és városi pártbizottságaink pedig nyugodtan nézik ezt, és nem tesznek semmit, hogy kidobják az ilyen „munkatársat".

Gyakran az is előfordul, hogy a gyár sürgős feladatot kap valamilyen különösen szükséges termék gyártására. E vállalat élén pedig nem a feladat teljesítésére képes vezető, hanem egy gyászgazdász, fecsegő áll.

A pártbizottság titkára megkérdezi ezt az igazgatót, hogy áll a feladat teljesítése, mire a fecsegő azt feleli: „Megnyomjuk, titkár elvtárs!" Nos, a titkár ezzel be is éri. Ha egyszer megnyomja, meg is lesz.

Azonban csakhamar kiderül, hogy nincs semmi eredmény és a feladatot nem teljesítik. A pártbizottság titkára ismét megkérdezi az igazgatót: „Mi az, miért nem teljesítik a feladatot?" — „Meglesz, titkár elvtárs" — feleli a fecsegő. A titkár megelégszik ezzel a felelettel is. Ha egyszer ez az ember azt mondja, hogy meglesz, annak csakhamar látható eredményei is lesznek. Azonban a dolog csak nem mozdul előre. Ujabb kérdés: „Miért nem folyik már a termék kibocsátása?" — „Fog az menni, titkár elvtárs, a napokban eligazítjuk az ügyet." Eltelik kis idő, de nyoma sincs semminek. „Mi van már abban a gyárban?" — kérdezi a titkár. „Kiküszöböljük a rendetlenségeket és a zavarokat" — feleli a fecsegő.

Igy megy ez a végtelenségig és ha valami csoda folytán ez az igazgató nagy késéssel mégis ad valamicske terméket, ne várják, hogy ennél az igazgatónál a terméket rendszeresen fogják kibocsátani. És ha megkérdezik: „Mi történt, hisz csak az imént kezdte meg a termékkibocsátást és már beszüntette?" —

ez a fecsegő biztosan talál erre is feleletet és ebben az esetben feltétlenül kijelenti: „Felettük az összes tartalékot."

Igy vezetik orruknál fogva pártbizottsági titkárainkat ezek a gyász-vállalatvezetők, ezek a fecsegők.

Fölfegyverkeztek ezek a fecsegők ilyen szavacskákkal: „meglesz", „fog az menni", „kiküszöböljük a rendetlenségeket és a zavarokat", és élnek az állam terhére, óriási pénzeket költenek, a népgazdaságnak pedig nem adnak semmit.

Sok vezető pedig hallja ezeket a válaszokat és megelégszik velük, noha nem is tudják pontosan, hogy tulajdonképpen mit is akar mondani ez a gyászgazdász. Ugy lesz, ahogy a nóta mondja: „És ki tudja, hogy mire céloz". *(Derültség.)* A nótában igaz, végül kiderül, hogy miről van szó. Ott, mint tudják, a szívnek is része van ebben és az ügy tisztázódik. De a fecsegők tekintetében a dolog továbbra is rejtély marad. Ide nyilván kevés a szív. Mozgatnunk kell az agyunkat és idejében rajta kell csípnünk a fecsegőt.

Ideje, elvtársak, előrángatni az efféle gazdasági szakembereket. *A fecsegőket, akik nem képesek a gyakorlati feladatok megoldására, fel kell menteni és kisebb munkára kell állítani, függetlenül attól, hogy párttagok vagy pártonkívüliek.*

Van nekünk, elvtársak, másféle dolgozónk is, ez — a tudatlan. Bizony vannak ilyenek is. Tudatlan — az az ember, aki nem tud semmit és nem is akar tudni. A tudatlan nem tanulmányozza a technikát, az új technikát nem ismeri el, a technológiáról fogalma sincs, az üzemgazdaságban nem igazodik el, és nem is kíván eligazodni. Felfuvalkodottság ellenben van benne garmadával.

A tudatlan meg van győződve arról, hogy mindent tud és nincs mit tanulmányoznia és nincs olyan erő a világon, amely meg tudná győzni arról, hogy nem tud semmit.

Szaltikov-Scsedrin azt írta: „Nem volt az sem technológus, sem mérnök. Fogalma sem volt a folyó képződésének folyamatáról, sem azokról a törvényekről, amelyek a folyót lefelé és

nem felfelé kényszerítik, de meg volt győződve arról, hogy csak oda kell mutatnia: ettől-eddig, és a kimért területen bizonyára létrejön a szárazföld, aztán pedig jobbra is, meg balra is, tovább csörgedez a folyó."

Vannak tudatlanok a mi időnkben is. Elfoglalja ez a tudatlan a vállalatvezetői széket, vagy valami más állást és hallani sem akar semmiről. Beszél neki az ember az új technikáról, a technológiai folyamat megjavításának szükségességéről, az üzemi rend és tisztaság megteremtéséről, ő pedig ül nyakig szemétben, ül szilárdan, tudatlansága alapján és nem törődik semilyen tanáccsal, semilyen útmutatással. *(Mozgás a teremben.)* Azt mondja, magam is tudom, majd én mindent elintézek. Aztán rendszerint még hivalkodik a proletár-származásával.

Magától értetődik, hogy az ilyen vezetőtől nem is lehet várni, hogy áttérjen egy új termék gyártására, jobb minőségre, vagy hogy bevezessen új technikát.

Le kell leplezni ezeket a tudatlanokat és a pokolba kell kergetni őket a vezetéstől. Nem lehet megtűrni a tudatlant a vállalat élén és általában vezető funkciókban. Az ilyenek csak kárt okozhatnak, de hogy idejében leváltsuk a rossz munkatársakat, hogy idejében előléptessük az ügyüket ismerő új embereket, mind a pártszervezetekben, mind a gazdasági szervezetekben meg kell javítani a káderek tanulmányozásának, kiválogatásának és előléptetésének ügyét.

Nevezetesen: határozottan meg kell javítani a népbiztosok káderügyi helyetteseinek munkáját, akik ugyan régen dolgoznak már, de mindeddig nagyon gyenge munkát végeztek.

Néhány szót, elvtársak, a vasúti és viziközlekedés politikai osztályairól.

Meg kell mondanom, ideje végetvetni annak az állapotnak, hogy a vasúti és viziközlekedés politikai osztályai el vannak szakadva a területi pártszervezetektől, és kötelezni kell a politikai osztályokat, hogy beszámolókat adjanak a területi és városi pártbizottságoknak.

Meg kell nyíltan mondanom, hogy a közlekedési és különösen a vasúti politikai osztályok egyáltalán nem dolgoznak kielégítően. A politikai osztályok bürokratikusan dolgoznak, munka helyett a helyi jelentések tömkelegét gyüjtik össze és óriási mennyiségü táviratot, meg írásbeli utasítást küldenek szét.

Sok politikai osztály a közlekedés hivatali intézményeinek rossz függelékévé vált, elkenik a hivatali fogyatékosságokat és még olyan elemi kötelességüket sem teljesítik, mint az, hogy a pártszerveknek jelezniök kell a közlekedése munkájában előforduló fogyatékosságokat.

A politikai osztályoknak vannak olyan munkatársai, akik megfeledkeztek a Párt és az ország előtt fennálló bolsevik kötelességről, nyugodt életet szereztek maguknak az állam számlájára és nem törődnek a közlekedés fellendítését célzó munkával.

Elvtársak, a szervezeti kérdések közül ki kell térnünk a gazdasági és termelési aktívák kérdésére is.

Meg kell mondanom, hogy az utóbbi időben gyengült a munka ezzel az aktívával. Sok népbiztosságon teljesen abbahagyták ezt a munkát és nem hívják össze az aktívákat.

Ezt nem csekély mértékben egyes vezetőink elbizakodottsága magyarázza.

Az ilyen vezetők úgy vélik, hogy ők maguk mindent tudnak és nincs szükségük arra, hogy tanácskozzanak az aktívával, hogy figyelembe vegyék az alárendelt munkatársak, a mérnökök, a technikusok, a sztahánovisták tapasztalatát.

Az ilyen vezetők félnek a kritika és az önkritika kifejlesztésétől.

Az ilyen vezetők megfeledkeznek arról, amit Sztálin elvtárs tanít nekünk.

Emlékeznek rá, hogy Sztálin elvtárs a sztahánovisták tanácskozásán köszönetet mondott a tanácskozás résztvevőinek azért a segítségért, amelyet felszólalásaikkal és tanácsaikkal nyujtottak? Sztálin elvtárs ezen a tanácskozáson ezt mon-

dotta: „Vajjon kétséges-e, hogy az olyan vezetők, akik ezeket a tapasztalatokat semmibe veszik, nem tekinthetők igazi vezetőknek?"*

Az üzemekben és a népbiztosságokon vissza kell állítani a termelést és gazdaságt aktívák jelentőségét. Az aktívák fontos szerepet hivatottak betölteni a gazdasági és pártfunkcionáriusok, a mérnökök, a technikusok, a sztahánovisták tapasztalatainak jobb felhasználásában. Az aktívák fontos szerepet hivatottak betölteni az ipar és a közlekedés terén hozott fontosabb rendszabályok jelentőségének megmagyarázásában. Az aktívákat össze kell hívni, mind a különböző iparágak funkcionáriusainak bevonásával, mind pedig iparáganként külön-külön is. A gazdasági vezetők és a pártszervezetek kötelesek alaposan előkészíteni az aktívagyűléseket, hogy biztosítsák ezeken a felmerült kérdések komoly és alapos megvitatását.

Most néhány szót a szocialista versenyről és a Sztahánov-mozgalomról. Jelentőségéről beszélnem sem kell. Csak annyit akarok megjegyezni, hogy a párt és szakszervezet szervezetei sok üzemben nem vezetik kielégítően a szocialista verseny és a Sztahánov-mozgalom ügyét.

Csak a Sztahánov-mozgalom vezetésével szemben tanúsított formális viszonynak mondható az, hogy az üzemekben olyan tények fordulhatnak elő, hogy a Sztahánov-mozgalom az üzemben dolgozó munkásoknak felét, sőt még annál is többet felöleli és ugyanakkor szemét és rendetlenség uralkodik ennek az üzemnek a műhelyeiben, egy csomó olyan munkás van, akik nem teljesítik a normát, sőt még az üzem sem teljesíti termelési terveit.

Minden módon fejleszteni kell a Sztahánov-mozgalmat: a sztahánovisták kezdeményezését a munka termelékenységének emelésére, a termelés legfontosabb kérdéseinek megoldására, az elmaradt termelési részlegek felzárkóztatására kell irányítani.

Végül, elvtársak, az utolsó kérdés. Arról van szó, hogy

* *Sztálin:* A leninizmus kérdései. Szikra 1949. 593. old.

az üzemekben még mindig érvényben van az a helytelen gyakorlat, hogy munkaidő alatt gyűléseket, üléseket, tanácskozásokat tartanak a társadalmi szervezetek.

Az önöknek kiosztott határozati javaslatban van egy pont, amely szigorúan megtiltja a pártszervezeteknek és a különböző társadalmi szervezeteknek, hogy:

a) az üzemekben és az intézményekben *munkaidő alatt gyűléseket,* üléseket és tanácskozásokat hívjanak össze;

b) *munkaidő alatt* kihívjanak munkásokat vagy alkalmazottakat;

c) munkások és alkalmazottak kiemelését olyan célból, hogy folyó kampányok végzésére vagy más ügyekben kiküldjék őket;

d) *munkaidő alatt* elvonják az üzemek és az intézmények munkásait vagy alkalmazottait közvetlen munkájuktól azért, hogy a társadalmi szervezetek megbízásából vizsgálóbizottságokban és brigádokban dolgozzanak.

Egyszer és mindenkorra le kell szögeznünk, hogy az üzemek és az intézmények munkásai csak szabadidejükben végzik a társadalmi szervezetek megbízásait.

Ezeket a rendszabályokat kell foganatosítanunk a pártszervezetek szervezeti feladatainak vonalán, hogy felszámoljuk az ipar és a közlekedés vonalán előfordult fogyatékosságokat.

*

Elvtársak, iparunk volt és marad az egész népgazdaság fejlődésének bázisa. Az ipar volt és marad a vezérelem a népgazdaság egész rendszerében. Az ipar vezeti előre egész szocialista gazdaságunkat, beleértve a mezőgazdaságot és a közlekedést is. Az ipar volt és marad az ország védőképességének bázisa.

Feladatunk az, hogy lankadatlanul továbbfejlesszük a szocialista ipart.

1941-ben új és nagy feladatok állanak iparunk és közlekedésünk előtt. Úgy kell megszerveznünk a dolgot, hogy már ebben az évben egyetlen területen, egyetlen városban és egyetlen ipari központban ne legyen egyetlen elmaradó üzem sem.

A mi iparunkban nem lehetnek elmaradó üzemek. Minden üzem köteles teljesíteni tervét.

Harcolni a terv teljesítéséért, biztosítani a terv teljesítését, terv szerint dolgozni, ez annyit jelent:

a) nem átlagban, mint eddig volt, hanem egyenletesen, tervszerint, a kész gyártmány termelésének előre kidolgozott grafikonja szerint teljesíteni az évi, negyedévi és havi tervet;

b) nemcsak iparági átlagban teljesíteni a tervet, mint eddig, hanem teljesíteni a tervet minden üzemnek külön-külön;

c) nemcsak vállalati átlagban teljesíteni a tervet, mint eddig, hanem teljesíteni a tervet napról-napra, minden műhelyben, minden brigádban, minden munkapadon és minden műszakban;

d) nemcsak mennyiségi mutatószámok szerint, hanem feltétlenül minőségileg, választék szerint is teljesíteni a tervet, a megállapított típusok betartásával és a terv által megállapított önköltség szerint.

El kell és el tudjuk érni a közeljövőben iparunk és közlekedésünk további fellendülését.

Csupán arra van szükség, hogy valamennyi pártszervezetünk, iparunk és közlekedésünk valamennyi vezető funkcionáriusa, teljes bolsevik következetességgel fogjon hozzá az ipar és a közlekedés munkájában előfordult fogyatékosságok azonnali felszámolásához, gyökeresen megjavítsa munkáját ezen a téren.

Nem elégedhetünk meg a már elért eredményekkel és nem szabad elsiklanunk az ipar és a közlekedés munkájában előfordult komoly fogyatékosságok felett. Az elnézés e fogyatékosságokkal szemben rendkívül veszélyes és káros.

Nem lehet tűrni, hogy bárhol is a közömbösség és az elért eredményekkel való elégedettség hangulata üsse fel a fejét és virágozzék. Az ilyen hangulatok vakká teszik a vezetőket a fogyatékosságokkal szemben. Ilyen hangulatok nem illenek a bolsevikokhoz.

A bolsevik megkülönböztető vonása az, hogy kíméletlen a fogyatékosságokkal szemben, igényes magával szemben, egész munkájával szemben. Erre tanít bennünket Sztálin elvtárs. *(Vtharos taps.)*

A bolsevik számára az állam, a haza érdekei mindenek fölött valók. A bolseviknak fegyelmezettnek kell lennie a Párt és a kormány határozatainak végrehajtásában. A törvény törvény mindenki számára. Valamennyien az állam napszámosai vagyunk. Erre tanít bennünket Sztálin elvtárs. *(Taps.)*

A bolseviknak derekasan kell harcolnia a megszokás ellen, az új technika, az új termék, az új termelési módszerek kérdéseiben. Kedvet kell kelteni munkatársainkban ahhoz, hogy elsajátítsák a technikát, olyan embereket kell előléptetni, akik meg tudják nyergelni a technikát, mert a technika emberek nélkül hajítófát sem ér. Bolsevik forradalmár a technikában, a gazdaságban az, aki sutba tudja dobni az elavult hagyományokat, újakat tud azok helyébe állítani és tud előrehaladni. Erre tanít bennünket Sztálin elvtárs. *(Taps.)*

Nem kétséges, hogy Pártunk híven teljesítve Sztálin elvtárs útmutatásait, mozgósítva a munkások, az alkalmazottak, a mérnökök és a technikusok egész tömegét, a legrövidebb idő alatt rendkívüli szervezettséget, maximális termelékenységet ér el az ipar és a közlekedés munkájában. Az ipar és a közlekedés jelentékenyen jobban fog dolgozni, valamennyi ágazatában sokkal több és sokkal jobb minőségű terméket fog nyujtani.

Nagy Hazánk a népek vezérének, Sztálin elvtársnak kipróbált és bölcs vezetésével biztosan halad előre a kommunizmus új, döntő győzelmei felé. *(Vtharos taps. Mindenki feláll.)*

TARTALOM.

Oldal

I. Az ipar és a közlekedés munkájának sikerei és fogyatékosságai 5

II. A népbiztosságok és a pártszervezetek által az ipar és közlekedés terén végzett munkában előfordult fogyatékosságok okai — — 9

III. A pártszervezetek gazdasági és politikai feladatai az ipar és a közlekedés terén — — — — — — — — — — — — — — — — — — 8

IV. A pártszervezetek szervezeti feladatai az ipar és a közlekedés területén — 41

Műszaki vezető: Gortvai Tivadar.

(259) — 54229 — Hírlapnyomda nv. — Felelős vezető: Bolgár Imre.

!.— Ft

PÁRTÉPITÉS KISKÖNYVTARA

sorozat füzetei nélkülözhetetlenek pártépitő munkánkban

1. Sztálin: A kritikáról és önkritikáról ... ... 2.—
2. Rákosi Mátyás beszámolója az MDP Központi Vezetőségének ülésén 1950. II. 10.-én ... ... —.80
3. Makarov: Az üzemi pártcsoport ... ... 1.—
4. Bahsijev: A Bolsevik Párt centralizmusa és demokratizmusa 2.—
5. Farkas Mihály: Lenin és Sztálin tanítása a Pártról ... ... 1.—
6. Sztálin: A kádermunkáról ... ... 2.—
7. Cservenkov: A pártmunka fogyatékosságai és feladataink ... 2.—
8. Kádár János: A Párt és a tömegek kapcsolata a szocializmust építő népi demokráciánkban ... ... —.80
9. A taggyűlések szerepe és jelentősége ... ... —.80
10. Kalasnyikov: A bolsevik agitáció alapvonalai ... ... 2.—
11. A tagjelölt- és tagfelvételről ... ... 1.—
12. Sztorozsev-Szlepov: A végrehajtás ellenőrzése a szervezeti munka legfontosabb eleme ... ... —.30

SZIKRA